ROOK 2
TRIPLE SEVEN

TRIPLE SEVEN

Benutzerhandbuch

Version 1.0, Datum: 27.5.2015

Einleitung

Willkommen

Willkommen zum Triple Seven Team! Wir danken Dir, dass Du entschieden hast, den ROOK zu fliegen und sind uns sicher, dass dieser Gleitschirm neue Schritte in Deiner Pilotenkarriere ermöglichen wird. Wir wünschen Dir aufregende Flugabenteuer!

Mission von Triple Seven

Das Ziel unserer Firma ist die Herstellung qualitativ hochwertiger Produkte und technologisch innovativer Gleitschirme aller Typen und Klassen. Wir streben danach, Gleitschirme nach dem neuesten Stand der Technik zu entwickeln, die einen optimalen Kompromiss zwischen Sicherheit und Leistung darstellen und in Europa produziert werden.

Dein Erfolg ist unsere Inspiration, unser Ziel ist Dein Erfolg.

Handbuch

Dieses Dokument enthält die komplette Produktinformation und Anleitung, um Dich mit den wesentlichen Eigenschaften Deines neuen Gleitschirmes vertraut zu machen. Es beinhaltet Anleitungen zur Nutzung und Pflege Deines neuen Schirms, ist aber nicht als Schulungsmaterial zum Fliegen eines solchen Gleitschirms gedacht. Es handelt sich nicht um ein Flughandbuch. Anweisungen zum Fliegenlernen bekommst Du nur bei Flugschulen und speziell zertifizierten Fluglehrern.

Es ist wichtig, dass Du Dir die notwendige Zeit nimmst, dieses Handbuch sorgfältig vor Deinem ersten Flug zu lesen, denn die genaue Kenntnis Deiner Ausrüstung ermöglicht Dir sicheres Fliegen und die Nutzung Deines gesamten Potenzials. Wenn Du Deinen Schirm einem anderen Piloten zum Fliegen gibst, überreiche ihm bitte auch dieses Handbuch.
Falls nach der Lektüre dieses Handbuchs irgendwelche Unklarheiten in Bezug auf Deine Triple Seven Ausrüstung bestehen bleiben sollten, nimm bitte Kontakt zu Deinem lokalen Gleitschirm-Lehrer, Deinem Triple Seven Importeur oder Triple Seven direkt auf. Es kann in diesem Produkthandbuch ohne vorherige Ankündigung Änderungen geben. Bitte schaue auf www.777gliders.com nach den aktuellsten Informationen zu unseren Produkten.

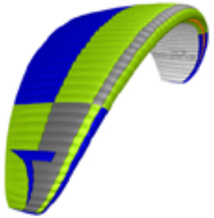
Summary

1. ROOK2 3
II. Einleitung 4
II.i. Willkommen 4
II.ii. Mission von Triple Seven 4
III. Handbuch 4
4. ROOK2 7
4.1. Gedanken der Entwickler 8
4.2. Für wen ist dieser Gleitschirm? 9
4.3. Zertifizierung 9
5. Vor dem Flug 10
5.1. Lieferumfang 10
5.2. Vorbereitung 10
5.3. Gurtzeug 11
5.4. Einstellung des Beschleunigers 11
5.5. Anpassung der Bremsleinen 11
5.6. Gewichtsbereich 12
5.7. Aufziehen des Schirms 12
5.8. Veränderungen am Schirm 12
5.9. Sicherheit vor dem Flug 13
6. Fliegen mit dem ROOK2 14
6.1. Erster Flug 14
6.2. Vorflugcheck 14
6.3. Startcheck 14
6.4. Aufziehen, Kontrolle und Start 15
6.5. Verhedderte Leinen oder Knoten 15
6.6. Normalflug, bestes Gleiten 15
6.7. Geringstes Sinken 16
6.8. Beschleunigter Flug 15
6.9. Aktives Fliegen 16
6.10. Fliegen in turbulenter Luft 17
6.11. Abstiegshilfen 19
6.12. Windenstart 20
6.13. Akrobatik (Kunstflug) 20
6.14. Verlust der Bremsleinen 20
6.15. Landung 21
7. Wartung 21
7.1. Allgemeine Ratschläge 20
7.2. Packanleitung 20
7.3. Aufbewahrung 21
7.4. Reinigung 21
7.5. Reparaturen 21
7.6. Nachprüfungen 21
VIII. Packen des ROOK 22
9. Technische Daten 24
9.1. Technische Daten 26
9.2. Materialbeschreibung 26
9.3. ROOK2 Anordnung der Tragegurte 28
9.4. Leinenplan ROOK2 L 29
9.5. Leinenlängen ROOK2 MS 30
9.6. Leinenlängen ROOK2 MS 31
9.7. Leinenlängen ROOK S 32
9.8. Certification specimens 33
X. Sicherheit und Verantwortung 39
XI. Garantie 40

ROOK 2

- »Progressives Handling bietet einfache und präzise Steuereigenschaften
- »Profil und Trimmgeschwindigkeit auf Steigen optimiert
- »Ausgewogene Schirmspannung zusammen mit Verstärkungen an der Eintritts- und Hinterkante für größere Stabilität und gute Gleitleistung über einen großen Geschwindigkeitsbereich
- »Optimierung von Leinengeometrie und Materialien zur Verringerung des Widerstandes und Verbesserung der Gleitleistung
- »Gute Pitch-Stabilität und leicht zu steuern
- »Geringes Gewicht und leicht kontrollierbar beim Start
- »Besonderer Race Look
- »EN-B, LTF-B Zertifizierung

Der ROOK wurde von den Valic Brüdern sowohl für Soaring am Hausberg als auch das Streckenfliegen entwickelt. Das technische Design des Schirms basiert auf Erfahrungen und der Technologie von Wettkampfschirmen und legt großes Gewicht auf leichte Handhabung und Sicherheit.



Gedanken der Entwickler

Von Beginn an war unser Entwicklungsziel bei diesem Projekt, einen leicht zu fliegenden und Spaß machenden Cross Country Schirm zu bauen, der die Bedürfnisse eines breiten Pilotenspektrums abdeckt. Wie immer, versuchten wir einen besseren und leistungsstärkeren Schirm, als am Markt erhältlich, zu entwickeln. Dieser Schirm ist keine Ausnahme, da wir beiden Aspekten während des gesamten Entwicklungsprozesses große Bedeutung gegeben haben. Daher haben wir den Schirm beim Testen und bei Verbesserungen in Bezug auf Sicherheit und Flugverhalten stets mit anderen Schirmen am Markt verglichen.

Urban Valič

Für wen ist dieser Gleitschirm?

Dieser Schirm bietet hohe Leistung mit EN-B, LTF-B Zertifizierung und ist vom fortgeschrittenen Anfänger und Gelegenheitspiloten bis zum erfahrenen Streckenflieger für alle gedacht, die Sicherheit und hohe Leistung in Ihrer Klasse suchen. Fortgeschrittene Anfänger und Gelegenheitspiloten werden diesen Schirm toll finden, um Ihr XC-Können über Jahre hinweg auszubauen, während erfahrene Streckenflieger den Komfort sowie die Sicherheit und Leistung dieses Schirms auf langen Streckenflügen selbst in starken Bedingungen genießen können.

Der Pilot dieses Schirms sollte einen aktiven Flugstil in bewegter Luft haben und Nick- oder Rollbewegungen automatisch vermeiden können. Wie bei jedem Schirm empfehlen wir grundsätzlich, immer an der Verbesserung Deines elementaren und fortgeschrittenen Flugkönnens zu arbeiten.

Zertifizierung

Der ROOK hat die europäische EN-B Zertifizierung für alle erhältlichen Größen erhalten. Die Ergebnisse der Homologation befinden sich am Ende dieses Handbuchs.

Vor dem Flug

Lieferumfang

Der ROOK wird geliefert mit Rucksack, Innenpacksack, Kompressionsband, Triple Seven T-Shirt und USB-Stick mit diesem Handbuch.

Vorbereitung

Bevor Du zum ersten Startplatz eilst, schlagen wir vor, dass Du Dir die Zeit nimmst, Deine Ausrüstung an einem Übungshang auszupacken und vorzubereiten. So hast Du genügend Zeit und wirst bei der Einstellung deiner Ausrüstung nicht abgelenkt oder gedrängt und kannst Deinen ersten Vorflug-Check vernünftig durchführen.

Der Ort dafür sollte frei von Hindernissen sein bei leichtem Wind. Das ermöglicht es Dir, den Schirm einfach aufzuziehen und Dich beim Ground-Handling mit ihm vertraut zu machen. Jeder Gleitschirm wird zuvor von Deinem Triple Seven Händler geprüft, aber als Pilot wirst Du einen vernünftigen Vorflug-Check auch selber machen wollen.

Breite den Schirm dazu als erstes vollständig aus, wie Du es normalerweise tust. Überprüfe dabei das Tuch auf jegliche Unregelmäßigkeiten. Wenn Du die Inspektion der Kappe abgeschlossen hast, nimm die Tragegurte, breite die Leinen aus, und überprüfe die Tragegurte, und gehe sicher, dass die Leinenschlösser richtig geschlossen sind. Identifiziere die A1, A2, B und C Tragegurte und trenne die dazugehörigen Leinen inklusive der Bremsleinen sauber voneinander. Verbinde die Tragegurte korrekt mit Deinem Gurtzeug, achte darauf, dass die Gurte nicht verdreht sind und versichere Dich, dass die Hauptkarabiner richtig geschlossen sind.

Gurtzeug

Der ROOK hat die EN-B Zertifizierung unter Verwendung eines GH-ABS Gurtzeugs erhalten. Mit dieser Zertifizierung kann der ROOK mit den meisten am Markt erhältlichen Gurtzeugen geflogen werden, aber denke daran, dass ein Wechsel des Gurtzeugs, je nach Wirksamkeit der Gewichtsverlagerung, das Fluggefühl stark beeinflussen kann. Frage im Zweifel den Hersteller des Gurtzeugs oder Deinen Ausbilder, ob Dein Gurtzeug geeignet ist.

Die Längeneinstellung des Brustgurtes Deines Gurtzeuges beeinflusst den Abstand zwischen den Hauptkarabinern und somit das Schirmhandling sowie Deine Stabilität im Gurtzeug. Eine enge Einstellung des Brustgurtes erhöht Deine Stabilität, vergrößert aber auch sehr das Risiko des Eintwistens nach einem Einklapper. Auch das Risiko einer stabilen Steilspirale wird durch eine enge Einstellung des Brustgurtes erhöht. Als Faustregel: Durch einen weiter geöffneten Brustgurt erhältst Du bessere Rückmeldungen vom Schirm, was Deine Steigeffizienz erhöht, und es verbessert sich Deine Sicherheit im Falle eines Vorfalls in der Luft. Wir empfehlen aber stark, die Länge des Brustgurtes auf dieselbe Länge einzustellen, die bei der Zertifizierung des Schirms verwendet wurde. Diese Einstellung variiert je nach Größe des Gurtzeuges zwischen 42 und 50 cm. Schau im Zertifizierungsprotokoll nach, welche Einstellung beim Testen verwendet wurde.

Wir empfehlen, Deinen ersten Flug mit dem ROOK nicht mit einem neuen Gurtzeug zu machen. Eine weitere Faustregel besagt, dass man jeweils nur einen Teil seiner Ausrüstung ändern sollte, wenn man genau wissen will, wie sich der neue Ausrüstungsgegenstand anfühlt.

Einstellung des Beschleunigers

Der Beschleuniger des ROOK erhöht die Geschwindigkeit des Schirms um 14 km/h von 38 km/h Trimmgeschwindigkeit auf 52 km/h Maximalgeschwindigkeit, wenn der Beschleunigungsweg komplett ausgenutzt wird.
Bevor Du den Beschleuniger mit den Tragegurten des ROOK verbindest, überprüfe ob die Beschleunigerleinen innerhalb des Gurtzeuges richtig geführt werden und sich die Umlenkrollen in ihren korrekten Positionen befinden. Stelle sicher, dass keine Knoten oder sonstige Hindernisse den freien Lauf des Beschleunigers behindern.

Die Länge der Beschleunigerleinen sollte am Boden justiert werden, so dass Deine Beine bei Ausnutzung des maximalen Beschleunigungsweges vollkommen ausgestreckt sind. Stelle sicher, dass die Beschleunigerleinen lang genug eingestellt sind, um ein Beschleunigen im Normalflug zu vermeiden. Falls Du unsicher bist, wie das Beschleunigungssystem richtig eingestellt wird, frage bitte Deinen Ausbilder oder Triple Seven Händler.

Anpassung der Bremsleinen

Die Länge der Bremsleinen wird bei der Herstellung des Schirms eingestellt und ist identisch zur Länge, die bei den Testflügen zur Zertifizierung verwendet wurde. Die Bremsleinenlänge wurde während der Entwicklung des Schirms fein abgestimmt und festgelegt, daher sollte es in der Regel nicht notwendig sein, sie anzupassen. Wir empfehlen, dass Du mit dieser Einstellung eine Weile fliegst, und solltest Du dann immer noch die Länge ändern wollen, kannst Du es tun. Wenn Du die Länge der Bremsleinen änderst, tu es in kleinen Schritten von jeweils 2 cm. Achte darauf, die Bremsleinen nicht zu kurz einzustellen, denn dadurch kann der Schirm im beschleunigten Flug ungewollt angebremst werden.

Gewichtsbereich

Jede Größe des ROOK ist für einen bestimmten Gewichtsbereich zertifiziert. Dieses Gewicht beinhaltet den Piloten selbst und seine komplette Flugausrüstung inklusive Schirm, Gurtzeug, allem Zubehör und gegebenenfalls Ballast. Jeder Gleitschirm verändert sein Flugverhalten bei einer Änderung des Startgewichtes. Wir empfehlen, den Schirm immer innerhalb seines spezifizierten Gewichtsbereiches zu fliegen. Um Dein Startgewicht herauszufinden, stelle Dich mit Deiner im Rucksack verpackten kompletten Flugausrüstung auf eine Waage.

Untere Hälfte des Gewichtsbereiches

Wie bei jedem anderen Schirm auch, verringert sich beim Fliegen im unteren Gewichtsbereich die Wendigkeit des Schirms. Beim Fliegen durch Turbulenzen erhöht sich die Klapperneigung im Vergleich zum Flug im oberen Gewichtsbereich. Die Schirmreaktionen auf Einklapper sind aber weniger dynamisch. Außerdem verbessert sich die Sinkgeschwindigkeit. Wenn Du hauptsächlich in schwachen Bedingungen fliegst, könntest Du den unteren Gewichtsbereich bevorzugen.

Obere Hälfte des Gewichtsbereiches

Auch für den ROOK gilt, wie für jeden anderen Schirm, dass sich Stabilität und Wendigkeit im oberen Gewichtsbereich verbessern. Dadurch kommt es zu einer leicht höheren Schirmgeschwindigkeit und verbessertem Gleiten gegen den Wind. Wenn Du normalerweise in stärkeren Bedingungen fliegst und Du etwas dynamischere Flugeigenschaften bevorzugst, solltest Du im oberen Gewichtsbereich fliegen. Die Reaktionen des Schirms auf Einklapper fallen aber dynamischer aus.

Aufziehen des Schirms

Nachdem alles vorbereitet und überprüft ist, zieh Deinen Schirm am Übungshang auf und spiel mit ihm, um beim Ground-Handling ein Gefühl für Deinen neuen Flügel zu bekommen. Währenddessen solltest Du eine abschließende Kontrolle der Kappe und Leinen vornehmen, um sicherzustellen, dass alles in Ordnung ist.

Du wirst sehen, dass sich der ROOK sehr einfach und sanft ohne zu viel Energie und mit nur wenig Druck beim Vorwärtslaufen aufziehen lässt. Zum Aufziehen des Schirms reicht es, nur die A1 Tragegurte zu verwenden. Ziehe nicht nur mit den Händen an den Tragegurten sondern lehne Dich mit Deinem gesamten Gurtzeug zurück. Die Hände sollten nur die Steigbewegung des Schirms begleiten. Sobald der Schirm über Dir ist, bremse ihn leicht an, und er wird über Dir stehen bleiben.

Veränderungen am Schirm

Jegliche Veränderung an den Leinen oder am Beschleunigungssystem an den Tragegurten führt zu einem Verlust der Zulassung, ähnlich wie, wenn der Schirm außerhalb seines Gewichtsbereiches geflogen wird.

Sicherheit vor dem Flug

Bevor Du mit dem ROOK fliegst, solltest Du sämtliche praktische und theoretische Schulungen für diese Art von Gleitschirm absolviert haben und die erforderlichen Lizenzen besitzen. Der Pilot sollte körperlich und mental gesund sein, eine komplette Gleitschirm-Ausrüstung benutzen und nur in Bedingungen fliegen, die für sein Können angemessen sind.

Fliegen mit dem ROOK

Erster Flug

Jetzt, wo Du Dich mit Deinem neuen Schirm beim Ground-Handling am Übungshang vertraut gemacht hast, bist Du für Deinen ersten Flug bereit. Wir empfehlen, dass Du diesen bei ruhigen Bedingungen in einem Dir gut bekannten Fluggebiet absolvierst.

Vorflugcheck

Vor jedem Flug solltest Du einen Vorflugcheck und eine erneute Inspektion Deiner Ausrüstung durchführen. Gewöhne Dir an, dies zu tun, da es keine zusätzliche Zeit in Anspruch nimmt. Das Vorgehen mag je nach Ausbilder, Pilot und Ausrüstungs-Einstellungen unterschiedlich ausfallen. Zum Beispiel lassen manche Piloten Ihren Schirm immer mit dem Gurtzeug verbunden. Du solltest aber für Dich eine feste Prozedur für das Überprüfen und Vorbereiten Deiner Ausrüstung und den Startcheck haben.

1. Nach der Ankunft am Startplatz, vergewissere Dich, dass die Wetterbedingungen zum Fliegen geeignet sind.
2. Während Du beim Auslegen um Deinen Schirm herumläufst, solltest Du gleichzeitig die Kappe inspizieren.
3. Nachdem Du auch die Leinen überprüft und die Tragegurte mit Deinem Gurtzeug verbunden hast, nimm die Leinen in die Hand und lass sie durch Deine Finger laufen, während Du auf die Kappe zuläufst. Auf diesem Wege stellst Du sicher, dass die Leinen nicht verheddert oder beschädigt sind. Falls sich zwischendurch die Kappe des Schirms bewegt, gehe um sie herum und korrigiere ihre Position.
4. Überprüfe Dein Gurtzeug, Retter, Beschleunigungssystem und alle Verbindungen.

Startcheck

1. Schnalle Dich in Dein Gurtzeug ein. Die Beingurte werden vor dem Start als erste geschlossen und nach dem Flug als letzte gelöst. Stelle sicher, dass Du richtig mit dem Gurtzeug verbunden bist und einen Helm trägst.
2. Kontrolliere, dass die Tragegurte nicht verdreht und die Karabiner richtig geschlossen sind. Stelle sicher, dass das Beschleunigungssystem in neutraler Position die Tragegurte nicht herunterzieht bzw. den Schirm beschleunigt.
3. Überprüfe die Leinen. Die Leinen der A-Tragegurte sollten oben liegen und alle Leinen frei sein. Stelle sicher, dass keine Leinen unter der Kappe liegen oder die Kappe umwickeln.
4. Überprüfe die Kappe. Sie sollte bogenförmig ausgelegt sein, und alle Kammern sollten offen sein.
5. Überprüfe den Wind, den Startplatz und den Luftraum. Der Wind sollte für den Start und das Können des Piloten geeignet sein. Der Luftraum und der Startbereich sollten frei sein.

Aufziehen, Kontrolle und Start

Der ROOK hat ein einfaches Startverhalten und sollte keine besonderen Hinweise für den Vorwärts- oder Rückwärtsstart benötigen. Versuche, Deinen Startvorgang in drei Schritte zu unterteilen und zu üben.

1. Füllen und Aufziehen des Schirms
2. Stabilisierung des Schirms und Kontrollblick
3. Beschleunigung und Start

Es ist immer ratsam, den Startvorgang zu üben und zu verbessern, da so unnötiger Stress vor dem Start abgebaut werden kann.

Windgeschwindigkeiten von 25 bis 30 km/h gelten als stark und erfordern besondere Aufmerksamkeit. Wenn Du in starkem Wind startest, empfehlen wir einen vernünftigen Rückwärtsstart, bei dem die jeweiligen Bremsleinen immer in der richtigen Hand liegen sollten. Zieh den Schirm mit einem leichten Zug auf und gehe ihm, falls erforderlich, entgegen, um die Kraft des Windes auf den Schirm zu reduzieren. Sobald der Schirm über Dir steht, stabilisiere ihn sanft und starte.

Verhedderte Leinen oder Knoten

Solltest Du einen Knoten in den Leinen nicht bemerkt haben oder mit einem Leinenknoten ungewollt ausgehebelt werden und schon in der Luft sein, entferne Dich von anderen Piloten und dem Boden, indem Du vom Berg wegfliegst, bevor Du korrigierend eingreifst. Das bedeutet, dass Du mit Gewichtsverlagerung und/oder minimalem Bremseinsatz auf der dem Knoten gegenüber liegenden Seite die Flugrichtung kontrollierst, um geradeaus vom Berg wegzufliegen.

Achte darauf, nicht zu viel Bremse einzusetzen und nicht zu langsam zu fliegen, um einen kompletten Strömungsabriss oder Trudeln (einseitiger Strömungsabriss) zu vermeiden. Sobald Du einen sicheren Abstand vom Berg und genügend Höhe über Grund erreicht hast, kannst Du kurz und sanft an den verhedderten Leinen ziehen. Falls sich der Knoten an den Bremsleinen befindet, kannst Du kurz und sanft die entsprechende Bremsleine "pumpen".

Du musst wissen, dass sich ein Knoten durch das Ziehen an den Leinen auch verfestigen und die Situation bis zum Strömungsabriss oder Trudeln eskalieren kann. Falls Du also feststellst, dass sich der Knoten durch kurzes, sanftes ziehen der verhedderten Leinen nicht löst und Du den Schirm relativ sicher steuern kannst, fliege sofort für eine sichere Landung zum Landeplatz.

Normalflug, bestes Gleiten

Ohne Einsatz von Bremsen oder Beschleuniger fliegt der Schirm mit der sogenannten "Trimmgeschwindigkeit". In ruhiger Luft ist dies theoretisch die Geschwindigkeit des besten Gleitens. Diese hängt von der Polare des Schirms, der Luftmasse sowie der vertikalen und horizontalen Windgeschwindigkeit ab. Wir empfehlen, dass Du Dich durch entsprechende Lektüre näher mit der Theorie des besten Gleitens und der Sollfahrttheorie von McCready beschäftigst.
in accelerated flight is more radical in comparison to the one which occurs at trim speed.

Geringstes Sinken

Durch gleichmäßiges Anbremsen um ca. 15 bis 20 cm auf beiden Seiten verlangsamst Du den Schirm zur theoretischen Geschwindigkeit des geringsten Sinkens. Wir empfehlen aber, diese Geschwindigkeit auch beim Thermikfliegen nicht zu benutzen, da Du viel bessere Steigwerte und Schirmkontrolle erreichst, wenn Du den Schirm mit Trimmgeschwindigkeit und seiner natürlichen Energie fliegen lässt. Mit dem richtigen Startgewicht wirst Du sehen, dass der Schirm hervorragende Steigeigenschaften, Reaktionen und Wendigkeit besitzt.

Beschleunigter Flug

Sobald Du Dich mit Deinem ROOK im Flug wohl fühlst, kannst Du anfangen, das Beschleunigungssystem zu verwenden, mit dem Du mehr Leistung gegen den Wind und bei sinkenden Luftmassen erreichst. Der ROOK wurde entwickelt, um über den gesamten Geschwindigkeitsbereich stabil zu fliegen, dies erfordert aber trotzdem einen aktiven Flugstil.

Du musst wissen, dass jeder Gleitschirm im beschleunigten Flug an Stabilität verliert und sich das Risiko eines Einklappers erhöht. Außerdem ist die Reaktion des Schirms bei einem Klapper im beschleunigten Flug heftiger, als wenn der Klapper bei Trimmgeschwindigkeit auftritt.

Wir empfehlen daher, den Beschleuniger in Bodennähe nicht zu benutzen und ihn in turbulenten Bedingungen nur sehr vorsichtig einzusetzen. Benutze einen flexiblen Stoffbeschleuniger, um den Beschleuniger mit nur einem Bein betätigen zu können. Verwende zum Steuern Gewichtsverlagerung. Um das Nicken zu kontrollieren, variiere den Beschleunigerweg. Ziehe während des Beschleunigens nicht an den Bremsleinen. Benutze den Beschleuniger progressiv zum Erhöhen der Geschwindigkeit, gib in ihn aber sofort frei, sobald Du eine Veränderung des Leinenzugs, Kappendrucks oder einen Einklapper spürst. Falls Du einen Einklapper im beschleunigten Flug bekommst, gib den Beschleuniger schlagartig frei, bevor Du andere Maßnahmen ergreifst. Halte im beschleunigten Flug immer einen größeren Abstand zum Boden.

Aktives Fliegen

Aktives Fliegen ist eine elementare Technik für jeden fortgeschrittenen Piloten. Es beinhaltet die ständige Kontrolle und Korrektur von Nick- und Rollbewegungen zusammen mit der Vermeidung jeglicher Entleerungen der Kappe und Einklappern.

Zusammenfassend heißt dies, dass der Pilot bei geradem Flug durch bewegte oder turbulente Luft zu jeder Zeit die Schirmkappe genau über seinem Kopf hält, indem er unerwünschte Bewegungen des Schirms kompensiert und korrigiert.

Beispiele:

- Beim Einfliegen in eine starke Thermik wandert die Kappe ein wenig hinter den Piloten. Der Pilot sollte die Bremsen komplett freigeben, um den Schirm zu beschleunigen und wieder über den Piloten kommen zu lassen.
- Wenn die Kappe vor den Piloten schießt, sollte er anbremsen, bis das Vorschießen gestoppt ist und dann die Bremsen wieder freigeben, um den Schirm normal weiterfliegen zu lassen.
- Wenn der Pilot einen Verlust an Spannung im Schirm oder eine Verringerung des Bremsdrucks auf einer Seite spürt, sollte er auf derselben Seite sanft die Bremse einsetzen und/oder seine Gewicht auf die gegenüberliegende Seite verlagern, bis der richtige Bremsdruck zurückkehrt. Danach werden die Bremsen freigegeben und/oder das Gewicht wieder in die neutrale Position gebracht, um den Schirm normal weiterfliegen zu lassen.

Das Wichtigste ist in jedem Fall, Überkorrekturen zu vermeiden und Korrekturen nicht länger als nötig zu halten. Nach jedem Eingriff solltest Du den Schirm wieder seine normale Fluggeschwindigkeit aufnehmen lassen. Du kannst beim Ground-Handling sicher trainieren und ein Gefühl für die meisten Bewegungen des Schirms bekommen. Eine gute Koordination Deiner Bewegungen mit denen des Schirms am Boden ermöglicht die schnelle Entwicklung eines aktiven Flugstils in der Luft. Der nächste Schritt sind dann Sicherheitskurse, in denen Du auch ein besseres Verständnis des gesamten Bremsweges und sämtlicher Geschwindigkeiten des Gleitschirms bekommst.

Fliegen in turbulenter Luft

Einklapper können in starken Turbulenzen vorkommen. Der ROOK wurde entwickelt und dahingehend getestet, dass er Klapper selbständig ohne Piloteneingriff in fast allen Situationen wieder öffnet, indem lediglich die Bremsen gelöst werden und man den Schirm fliegen lässt. Um alle nachfolgenden Flugzustände zu trainieren und zu verstehen, solltest Du an entsprechenden Sicherheitstrainings teilnehmen.

Kaskade

Zahlreiche Retterwürfe sind das Ergebnis einer Kaskade von Überkorrekturen. Überkorrekturen sind in der Regel nicht wegen des falschen Inputs selbst oder dessen Intensität problematisch sondern wegen der Dauer, über welche die Überkorrektur gehalten wird. Nach jedem Eingriff muss man dem Schirm ermöglichen, seine normale Fluggeschwindigkeit wieder zu erlangen. Merke, dass Überkorrekturen häufig schlimmer sind, als gar kein Eingriff.

Seitliche Einklapper

Starke Turbulenzen können den Schirm seitlich einklappen lassen. Bevor dies passiert, werden die Bremsleinen und das Gefühl im Gurtzeug den Druckverlust bereits an den Piloten vermitteln. Dieses Feedback des Schirms macht man sich beim aktiven Fliegen zu Nutze, um Einklapper zu verhindern. Wenn ein Einklapper doch vorkommt, wird der ROOK sich ohne Piloteneingriff leicht wieder füllen, der Schirm wird aber auch zur eingeklappten Seite wegdrehen.

Um das Wegdrehen zu vermeiden und den Klapper aktiv zu beseitigen, verlagere Dein Gewicht auf die offene Schirmseite und benutze dosiert die dortige Bremse. Achte darauf, die noch fliegende Seite des Schirmes nicht zu überbremsen. Dieser Eingriff genügt, um Deinen Kurs beizubehalten und gibt dem Schirm genügend Zeit, die eingeklappte Seite von selbst wieder zu öffnen. Um die eingeklappte Seite nach der Kursstabilisierung aktiv zu öffnen, ziehe kräftig an der Bremsleine der eingeklappten Seite und gib sie sofort wieder frei. Du kannst dies mit einer gleichmäßigen Pumpbewegung mehrfach wiederholen. Gib nach der Wiederöffnung die Bremsen frei, damit der Schirm seine Trimmgeschwindigkeit wieder aufnimmt. Sei Dir im Klaren darüber, dass seitliche Einklapper im beschleunigten Flug sehr viel heftiger

ausfallen. Dies liegt an der geänderten Trägheit von Schirm und darunter hängendem Pilot im beschleunigten Flug.

Frontklapper
Symmetrische Klapper, bzw. Frontklapper öffnen sich in der Regel sofort von alleine ohne Piloteneingriff. Der Schirm nimmt dann mit einem kleinen Vorschießen wieder Fahrt auf. Um dieses Ereignis aktiv zu kontrollieren, ziehe leicht an beiden Bremsleinen während der Frontklapper eintritt und gib die Bremsen danach sofort wieder frei, um den Schirm Fahrt aufnehmen zu lassen. Sei darauf vorbereitet, auf ein leichtes Vorschießen des Schirmes beim Wiederanfahren zu reagieren.

Verhänger
Verhänger sind sehr unwahrscheinlich mit dem ROOK, es kann aber dennoch nach massiven Einklappern oder einer Kaskade zu einem Verhängen der Schirmenden in den Leinen kommen. Piloten sollten bei jedem Schirm mit der Vorgehensweise bei einem Verhänger vertraut sein. Mache Dich schon am Boden mit der Stabiloleine vertraut, um diese im Flug erkennen zu können. Im Falle eines Verhängers ist es zunächst das Wichtigste, den Schirm auf Kurs zu halten. Das tust Du durch Gewichtsverlagerung und Gegenbremsen auf der offenen Schirmseite. Ergreife danach die Stabiloleine auf der verhängten Seite und ziehe sie, bis sie straff wird, herunter. Dann löst sich normalerweise der Verhänger.

Mögliche Lösungen bei Verhängern beinhalten (Besprich dies mit Deinem Sicherheitstrainer):
- Ziehen der Stabiloleine (wie oben beschrieben)
- Durchführen eines Full Stall, dafür musst Du dieses Manöver aber beherrschen. Außerdem solltest Du dich noch hoch über dem Boden befinden.
- Falls Du einen Verhänger hast und bei geringer Höhe in eine Rotationsbewegung kommst oder sogar eingedrehte Tragegurte hast, ist der Rettungsschirm die einzige Lösung.

Trudeln (einseitiger Strömungsabriss)
Im Normalflug bist Du weit vom Trudeln entfernt, aber bestimmte Umstände können trotzdem dazu führen. Sollte die Strömung auf einer Seite abreißen, so gib die Bremsleinen progressiv wieder frei und lass den Schirm wieder Fahrt aufnehmen. Sei auf ein Vorschießen des Schirmes vorbereitet und, falls erforderlich, kompensiere die Bewegung der Kappe nach vorne durch entsprechenden Bremseinsatz.

Full Stall
Ein Full Stall geschieht nicht unbeabsichtigt von alleine, er kommt nur vor, wenn Du beide Bremsleinen komplett durchziehst und unten hältst. Der Schirm geht dann in den sogenannten Full Stall. Dies ist eine komplexe Figur und als solche außerhalb des Umfangs dieses Handbuchs. Falsch durchgeführtes Lösen der Bremsen kann zu einem massiven vorschießen des Schirms führen mit der Gefahr, dass der Pilot in die Kappe fällt. Du solltest dieses Manöver nur in einem Sicherheitstraining unter professioneller Anleitung erlernen und üben.

Sackflug
Im Sackflug hat ein Gleitschirm gewöhnlich keine Vorwärtsfahrt bei gleichzeitig hoher Sinkgeschwindigkeit. Im Sackflug ist der Schirm fast komplett gefüllt. Es ist mit dem ROOK sehr unwahrscheinlich, unbeabsichtigt in diese Situation zu geraten. Es könnte theoretisch passieren, wenn Du in turbulenten Bedingungen mit sehr geringer Geschwindigkeit fliegst. Auch hohe Luftdurchlässigkeit des Tuchs und Leinendehnung können bei sehr alten Gleitschirmen das Risiko des Sackflugs erhöhen. Solltest Du dieses Manöver in einem

Sicherheitstraining üben, würdest Du feststellen, dass es sehr schwierig ist, den ROOK im Sackflug zu halten. Bei zu viel Bremseinsatz kommst Du in den Full Stall. Werden die Bremsen ein bisschen zu viel freigegeben, kehrt der Schirm zum Normalflug zurück. Wenn Du den Sackflug im Sicherheitstraining üben möchtest, solltest Du zunächst den Full Stall beherrschen.

Abstiegshilfen

Jeder Pilot sollte sich gut mit Abstiegshilfen auskennen, da sie in bestimmten Situation wichtige Optionen darstellen. Diese Manöver sollten in Deiner Flugschule beigebracht werden, da sie Teil der normalen Pilotenausbildung sein sollten. In jedem Fall empfehlen wir, diese Manöver in Sicherheitskursen unter professioneller Anleitung zu üben.

Ohren Anlegen
Dies ist eine sichere Methode, um moderat Höhe abzubauen und gleichzeitig Vorwärtsfahrt beizubehalten. Um Ohren anzulegen, löse zunächst jegliche Wicklungen der Bremsleinen um Deine Handgelenke und platziere Deinen Fuß auf dem Beschleuniger, aber ohne diesen zu betätigen. Ziehe nun die äußeren A-Leinen (A2-Tragegurte im Bild) auf beiden Seiten herunter. Solange Du die A2-Tragegurte unten hältst, werden die äußeren Schirmenden nach unten abgeknickt sein und sich die Sinkgeschwindigkeit erhöhen. Um zum Normalflug zurückzukehren, gib die A2-Tragegurte wieder frei und betätige, falls erforderlich, die Bremsleinen mit kurzen impulsiven Zügen. Gib die Ohren mindestens 100 m über Grund wieder frei. Mit angelegten Ohren verringert sich die Geschwindigkeit des Schirms. Deswegen empfehlen wir, zusammen mit angelegten Ohren auch den Beschleuniger zur Hälfte durchzutreten, um eine ausreichende Fluggeschwindigkeit beizubehalten und auch die Sinkgeschwindigkeit zu erhöhen. Achte darauf, die Bremsleinen nicht zu betätigen, während du die Ohren anlegst! Die Steuerung erfolgt bei angelegten Ohren nur über Gewichtsverlagerung. Lege immer erst die Ohren an, und betätige dann den Beschleuniger, nicht anders herum, da dies einen Frontklapper provozieren könnte.

B-Stall
Im B-stall hat der Gleitschirm keine Vorwährtsfahrt mehr, und die Sinkgeschwindigkeit erhöht sich auf etwa - 8 m/s. Um den B-Stall einzuleiten, greife die B-Tragegurte knapp unterhalb der Leinenschlösser und ziehe beide B-Tragegurte symmetrisch um etwa 20 cm nach unten. Um das Manöver zu beenden, gib beide B-Gurte gleichzeitig und zügig wieder frei. Bei der Ausleitung schießt der ROOK sanft nach vorne und hat keine Sackflug-Tendenz.

Steilspirale
Die Steilspirale ist von den drei Abstiegsmanövern (Ohren Anlegen, B-Stall und Steilspirale) das anspruchsvollste und sollte nur Schritt für Schritt und immer mit viel Höhe über dem Boden geübt werden. Die Steilspirale sollte in einem Sicherheitstraining unter professioneller Anleitung erlernt und geübt werden.

Um eine Steilspirale einzuleiten, verlagere Dein Gewicht zur Kurveninnenseite und wende fortschreitend die Bremse auf derselben Seite an. Lass den Schirm für zwei volle Umdrehungen beschleunigen, und er wird in die Steilspirale übergehen.

Im Spiralflug kannst Du die Sinkgeschwindigkeit und den Neigungswinkel über den Einsatz von mehr oder weniger Innenbremse kontrollieren. Je nachdem, wie steil die Spirale ist, solltest Du auch die Außenbremse hinzunehmen.

Zum Ausleiten der Steilspirale empfehlen wir, dass der Pilot sein Gewicht zunächst wieder zur Mitte verlagert. Beim Lösen der inneren Bremse, leitet der Schirm die Steilspirale selbständig aus. Der ROOK hat keine Tendenz zur stabilen Spirale, du solltest aber dennoch wissen, wie eine stabile Spirale ausgeleitet wird.

Um die stabile Steilspirale auszuleiten, verlagere Dein Gewicht auf die Kurvenaußenseite und wende die Außenbremse an, bis Du eine Verlangsamung der Rotation des Schirms verspürst. Löse anschließend die äußere Bremse und lass den Schirm über mehrere Umdrehungen Geschwindigkeit abbauen. Um ein exzessives Pendeln des Schirms nach dem Ausleiten der Spirale zu vermeiden, benutze vor der endgültigen Ausleitung nochmal kurz die Bremse auf der Kurveninnenseite

Warnungen zur Steilspirale:

- Es besteht das Risiko, in einer Steilspirale das Bewusstsein zu verlieren. Die Sinkgeschwindigkeit sollte daher niemals mehr als 16-18 m/s betragen.
- In schnellen Spiralen kann es erforderlich sein, die Außenbremse zu betätigen, um die Ausleitung der Spirale zu beginnen.
- Wird die Steilspirale mit geringer Höhe über dem Boden ausgeführt, kann es sein, dass der Pilot nicht genügend Höhe oder Zeit hat, um das Manöver sicher auszuleiten.

Windenstart

Es ist sehr leicht, mit dem ROOK an der Winde zu starten, und der Schirm hat keine besonderen zu berücksichtigenden Eigenschaften für diese Startart. Um an der Winde zu starten, musst Du ein spezielles Training absolvieren und Dir der windenspezifischen Prozeduren und Gefahren bewusst sein. Wir empfehlen, kein Schleppgerät zu verwenden, das den Gleitschirm während des Windenstarts beschleunigt.

Akrobatik (Kunstflug)

Der ROOK wurde nicht für Akrobatik entwickelt, weshalb der Kunstflug mit diesem Schirm nicht durchgeführt werden sollte. Außerdem führen alle extremen Flugmanöver zu unnötigen Materialbelastungen und verkürzen die Lebensdauer des Schirms.

Verlust der Bremsleinen

Sollten Dir aus irgendeinem Grund die Bremsleinen nicht zur Verfügung stehen, musst Du den Schirm mit Gewichtsverlagerung zum Landeplatz steuern. Gewichtsverlagerung sollte ausreichen, um einen Gleitschirm sicher zu landen. Du kannst auch die C-Tragegurte zum Kontrollieren und Steuern des Schirms verwenden, musst dabei aber vorsichtig sein, den Schirm nicht zu übersteuern. Zu starker Zug auf die C-Gurte kann einen Strömungsabriss provozieren. Lande Deinen Schirm mit Trimmgeschwindigkeit ohne Einsatz der C-Gurte, um sicherzugehen, dass der Schirm knapp über dem Boden nicht übersteuert wird. Wir bevorzugen den Einsatz der Gewichtsverlagerung.

Landung

Wie beim Start, so hat der ROOK auch einfache Landeeigenschaften. In turbulenten Bedingungen ist es ratsam, die Bremsen um etwa 15% zu betätigen, um die Stabilität des Schirms und das Gefühl für den Schirm zu erhöhen. Begib Dich vor der Landung in eine aufrechte Position, da dieses am effektivsten und sichersten ist, um das Aufkommen auf dem Boden mit Deinen Beinen abzufangen.

Wir möchten empfehlen, auch Landemanöver regelmäßig zu trainieren, da es von Vorteil sein kann, auf kleinen Flächen landen zu können, insbesondere in unbekanntem Terrain beim Streckenfliegen. Lerne es, die Windrichtung einzuschätzen, indem Du Indikatoren am Boden und auch Deinen Versatz beim Kreisen beobachtest. Das macht sich beim XC-Fliegen bezahlt, wenn Du außerhalb Deines gewöhnlichen Landeplatzes landen musst. Ein weiterer Hinweis, den wir geben möchten, ist, dass es bei starkem Gegenwind besser ist, mit viel Höhe zum Landeplatz zu fliegen, um sicherzustellen, dass dieser erreicht wird. Halte gleichwohl immer auch Ausschau nach alternativen Landemöglichkeiten im Lee des eigentlichen Landeplatzes.

Checks and control

To ensure the wing's airworthiness the ROOK2 has to be periodically serviced and checked to guarantee that the glider continues to fulfil the EN certification results and to extend your glider's lifespan. We recommend a line check and trim inspection every 100 hours or 12 months depending what happens first. After that, the glider needs to be fully checked after 150 hours or 24 months of usage, whichever comes earlier. This inspection includes checking the suspension lines, line geometry, riser geometry and the permeability of the canopy material. A certified inspector can then define the check interval depending on the glider's condition. Please note that the condition of the glider can vary considerably depending on the type of usage and environment. Salty coastal air or dunes will considerably affect your wing's material. For more information please visit our website.

Wartung

Allgemeine Ratschläge

Die sorgsame Wartung Deines Gleitschirms und die Einhaltung ein paar einfacher Regeln sichern Dir eine viel längerer Lufttauglichkeit und Leistung für Deinen Schirm.

- Pack Deinen Schirm nach der Landung ein und setzt ihn keiner unnötigen UV-Strahlung aus, indem Du ihn unverpackt am Landplatz herumliegen lässt. Die UV-Strahlung der Sonne schwächt das Tuch und die Leinen.
- Packe Deinen Gleitschirm so wie wir es in der Packanleitung empfehlen
- Ist Dein Schirm feucht oder nass, wenn Du ihn packst, dann öffne ihn zuhause ein wenig, damit er trocknen kann. Trockne den Schirm nicht in direktem Sonnenlicht.
- Vermeide, dass Dein Schirm harte Schläge erfährt wie z.B. einen Aufprall mit der Eintrittskante auf den Boden.
- Vermeide es, den Schirm am Boden entlang zu schleifen, insbesondere in steinigem Gelände, da Du das Tuch und die Leinen beschädigen kannst.
- Tritt nicht auf die Leinen oder die Kappe, insbesondere, wenn sie auf hartem Untergrund liegen.
- Setze Deinen Schirm keinem Salzwasser aus, da es die Leinen und das Tuch beschädigt (mit Süßwasser abwaschen).
- Vermeide es, die Leinen zu biegen, insbesondere mit engem Radius.
- Öffne Deinen Schirm nicht in starkem Wind, ohne vorher die Leinen entheddert zu haben.
- Vermeide es generell, Deinen Schirm besonders heißem oder feuchtem Klima, UV-Strahlung oder Chemikalien auszusetzen.

Packanleitung

Das korrekte Zusammenlegen ist in jedem Fall wichtig, um die Lebensdauer Deines Gleitschirms zu verlängern. Wir empfehlen, den Schirm wie eine Harmonika zusammenzulegen und alle Zellwände mit den Verstärkungen der Eintrittskante über die gesamte Breite des Schirms sauber nebeneinander zu legen. Der Schirm sollte dann in drei Abschnitte, also zweimal gefaltet werden. Der Schirm sollte so locker wie möglich gepackt werden. Achte beim Packen auch darauf, dass keine Grashüpfer im Schirm gefangen werden, da sie sich durch das Tuch fressen. Durch diese Packmethode wird Dein Gleitschirm länger in gutem Zustand bleiben und seine beste Leistung bringen.

Aufbewahrung

Bewahre Deinen Schirm korrekt zusammengepackt an einem trockenen Ort mit normaler Zimmertemperatur auf. Der Gleitschirm sollte nicht feucht, nass, sandig, salzig oder mit Gegenständen im Inneren des Schirms gelagert werden. Bewahre Deine Ausrüstung fern jeglicher Chemikalien auf.

Reinigung

Falls erforderlich, reinige Deinen Schirm nur mit Süßwasser und einem Tuch, ohne irgendwelche Chemikalien zu verwenden. Das Betrifft sowohl die Leinen als auch die Kappe. Wichtiger noch ist es, immer Steine oder Sand aus der Kappe zu entfernen da sie allmählich das Material schädigen und die Lebensdauer Deines Schirmes verringern.

Reparaturen

Zur Reparatur kleiner Schäden im Tuch (kleiner als 5cm) kann das Rip-Stop Band benutzt werden. Größere Schäden z.B. auch an Nähten und Leinen müssen in spezialisierten Reparatur-Shops behoben werden. Beschädigte Leinen sollten von einem Triple Seven Händler ersetzt werden. Beim Austausch einer Leine sollte sie immer mit ihrem Gegenüber auf Längenübereinstimmung geprüft werden. Nach der Leinenreparatur sollte der Schirm vor dem Fliegen beim Aufziehen inspiziert werden, um sicherzustellen, dass alles richtig gemacht wurde. Große Reparaturen, wie der Ersatz ganzer Tuchbahnen, sollten nur von einem Triple Seven Händler oder Triple Seven selbst ausgeführt werden. Falls Du bezüglich eines Schadens unsicher bist, setze Dich bitte mit Triple Seven in Verbindung.

Nachprüfungen

Um die Lufttauglichkeit des Schirms sicherzustellen, muss der ROOK regelmäßig geprüft und gewartet werden. Dadurch wird garantiert, dass der Schirm weiterhin die EN-Zertifizierungsergebnisse erfüllt und seine Lebensdauer verlängert. Wir empfehlen, Leinen-Check und Trimm-Überprüfung alle 100 Stunden oder nach 12 Monaten durchzuführen, je nachdem welches Ereignis zuerst eintritt. Danach sollte der Gleitschirm nach weiteren 150 Stunden oder 24 Monaten, je nachdem was zuerst eintritt, einen Komplettcheck erhalten. Diese Inspektion beinhaltet eine Überprüfung der Fangleinen, der Leinen- und Tragegurtgeometrie sowie der Luftdurchlässigkeit des Kappenmaterials. Danach kann ein zertifizierter Schirmprüfer je nach Zustand des Schirms das nächste Prüfintervall bestimmen. Bitte beachte, dass der Zustand des Gleitschirms je nach Art der Nutzung und des Flugumfeldes beachtlich variieren kann. Salzige Küstenluft oder Dünenfliegen werden erhebliche Auswirkungen auf das Material des Schirms haben. Für nähere Informationen besuche bitte unsere Website.

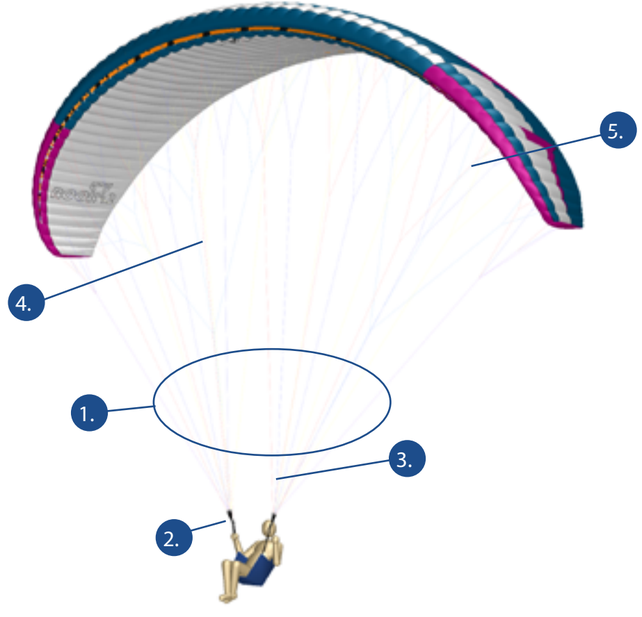
Natur- und landscha! liches Verhalten
Hier noch der Aufruf, unseren Sport möglichst so zu betreiben, dass Natur und Landscha geschont werden! Bitte nicht abseits der markierten Wege gehen, keinen Müll hinterlassen,
nicht unnötig lärmen und die sensiblen biologischen Gleichgewichte im Gebirge respektieren.
Gerade am Startplatz ist Rücksicht auf die Natur gefordert!
Die in einem Gleitschirm eingesetzten Kunststo -Materialien fordern eine sachgerechte Entsorgung.
Bitte ausgediente Geräte an Triple Seven gliders zurückschicken: diese werden von uns
zerlegt und entsorgt.

Packing ROOK2

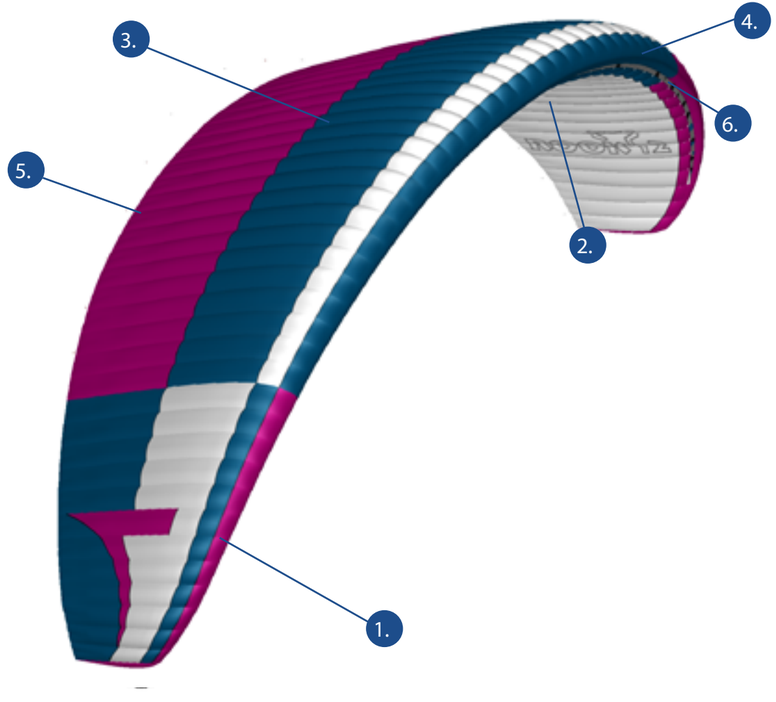
1. FOLD THE GLIDER LIKE HARMONICA

2. ALIGN THE CELLS

Technische Daten



1. Leinen
2. Tragegurte
3. Stammleinen
4. Fangleinen
5. Galerieleinen
6. Bremsleinen



1. Schirmkappe
2. Untersegel
3. Obersegel
4. Eintrittskante
5. Hinterkante
6. Zellöffnungen

Technical data

GRÖSSE			ROOK2 S	ROOK2 MS	ROOK2 ML	ROOK2 L
ZELLEN	ANZAHL		57	57	57	57
AUSGELEGT	FLÄCHE	m^2	23.7	26	28.3	30.6
	SPANNWEITE	m	11.6	12.0	12.6	13.1
	STRECKUNG		5.6	5.6	5.6	5.6
PROJIZIERT	ANZAHL	m^2	20	21.9	23.8	25.8
	SPAN		9.1	9.4	9.9	10.3
	ASPECT RATIO		4.1	4.1	4.1	4.1

TRAGEGURTE		A	B	C	
ROOK2 S	LÄNGE (mm)	xxx	xxx	xxx	STANDARD
ROOK2 S	LÄNGE (mm)	xxx	xxx	xxx	BESCHLEUNIGT
			S-Distance between pulleys: xxx		
ROOK2 MS	LÄNGE (mm)	575	575	575	STANDARD
ROOK2 MS	LÄNGE (mm)	380	455	575	BESCHLEUNIGT
			MS-Distance between pulleys: 180		
ROOK2 ML	LÄNGE (mm)	xxx	xxx	xxx	STANDARD
ROOK2 ML	LÄNGE (mm)	xxx	xxx	xxx	BESCHLEUNIGT
			ML-Distance between pulleys: xxx		
ROOK2 L	LÄNGE (mm)	xxx	xxx	xxx	STANDARD
ROOK2 L	LÄNGE (mm)	xxx	xxx	xxx	BESCHLEUNIGT
			L-Distance between pulleys: xxx		

TRIMMER			ROOK2 S	ROOK2 MS	ROOK2 ML	ROOK2 L
			NO	NO	NO	NO
IN FLIGHT WEIGHT	MINIMUM	kg	65	80	95	110
	MAXIMUM	kg	85	100	115	130
GEWICHT DES SCHIRMS		kg	5.2	5.6	6.1	6.6
CERTIFICATION		EN / LTF	B	B	B	

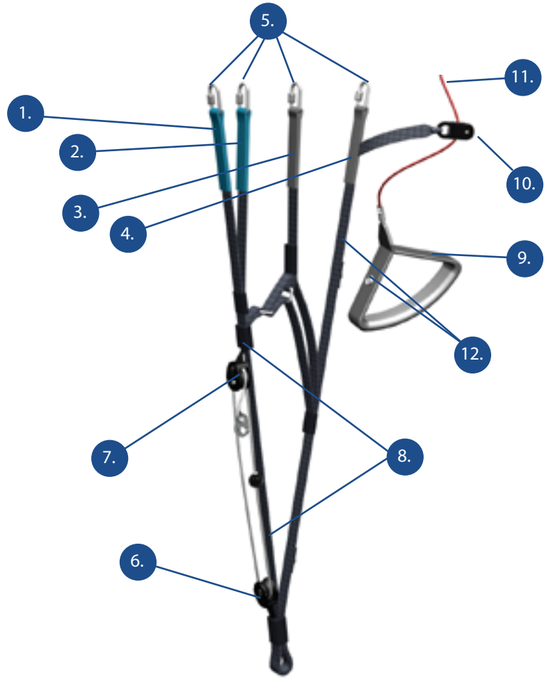
Materialbeschreibung

SCHIRMKAPPE	MATERIAL CODE
Obersegel	Dominico N30 DMF
Untersegel	Dominico N20 DMF
Profile	Dominico N30 DMF
Vorderkante	Plastic wire 2.4mm 2.7mm 2.5mm

SUSPENSION LINES	FABRIC CODE
Galerieleinen	Edelrid A-8000-U-070-000
Galerieleinen	Edelrid A-8000-U-090-000
Galerieleinen	Edelrid A-8000-U-050-000
Stammleinen	Edelrid A-8000-U-090-000
Stammleinen	Edelrid A-8000-U-070-000
Stammleinen	Elderid A-8000-U-050-000
Stammleinen	Liros PPSL 191
Stammleinen	Elderid A-8000-U-090-000
Main	Liros PPSL 191
Main stabilo	A-8000-U-070-000
Bremsleinen	Liros DC-40
Bremsleinen	Elderid A-8000-U-050-000
Bremsleinen	Edelrid A-8000-U-070-000
Hauptbremsleine	Liros PPSL 160 connected A8000-U-120

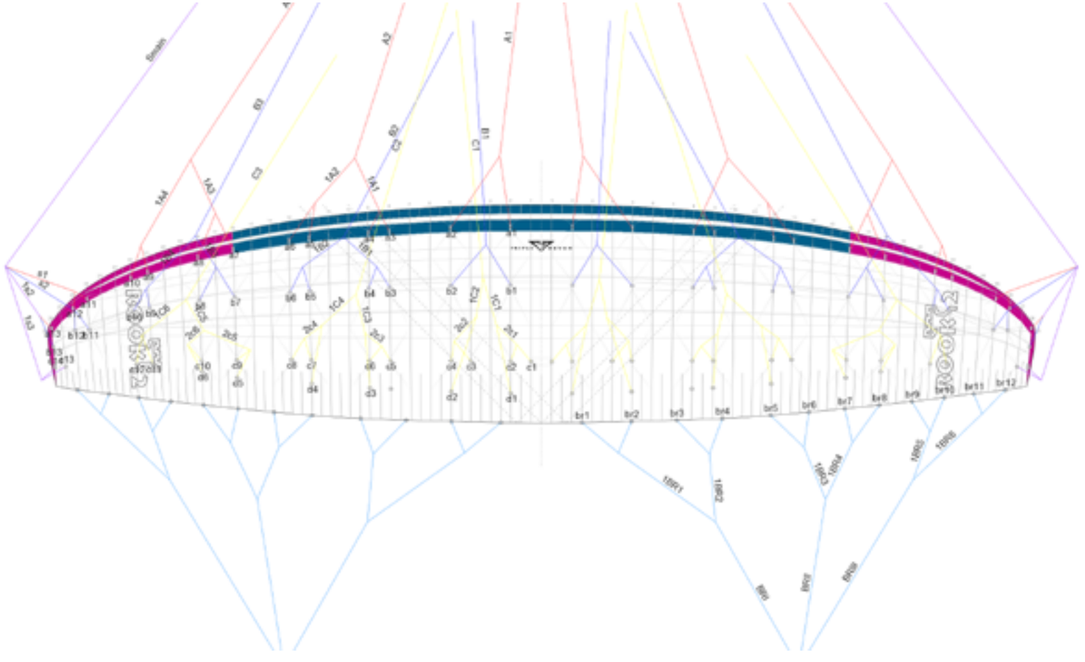
TRAGEGURTE	MATERIAL CODE
Material	Liros 13 mm black nylon webbing
Rollen	4x Harken PA18

ROOK2 risers arrangement



1. A1-Tragegurt
2. A2-Tragegurt (Ohren)
3. B-Tragegurt (B-Stall)
4. C-Tragegurt
5. Leinenschlösser
6. Schlaufe für Gurtzeugbefestigung
7. Verbindungshaken für Beschleuniger
8. Beschleunigerrollen (200 mm)
9. BremsgriffBrake
10. Bremsleinenrolle
11. Bremsleine
12. Bremsgriffbefestigung

Leinenplan ROOK2



Leinenlängen ROOK2 L

Leinenlängen ROOK2 ML

Name	Length
a1	1505
a2	1480
a3	443
a4	396
a5	394
a6	411
a7	743
a8	669
a9	356
a10	353
a11	315
a12	246
a13	594
A1	4984
1a1	1629
1a2	1613
1a3	1328
1a4	1548
s1	1140
1s2	639
A2	4398
A3	4278
Smain	4480

Name	Length
b1	1496
b2	1468
b3	440
b4	393
b5	402
b6	417
b7	749
b8	674
b9	368
b10	371
b11	293
b12	233
b13	610
B1	4937
1b1	1615
1b2	1582
1b3	1272
1b4	1500
s2	1123
B2	4357
B3	4266

Name	Length
c1	413
c2	329
c3	325
c4	342
c5	395
c6	333
c7	338
c8	363
c9	354
c10	224
c11	318
c12	325
c13	266
c14	229
2c1	342
2c2	350
2c3	256
2c4	217
2c5	403
2c6	435
1C6	1413
1s3	1119
1C1	761
1C2	710
1C3	1202
1C4	1200
1C5	1152
C1	5153
C2	4702
C3	4477

Name	Length
d1	786
d2	795
d3	678
d4	634
d5	415
d6	261

Name	Length
br1	936
br2	626
br3	781
br4	746
br5	688
br6	578
br7	551
br8	605
br9	566
br10	486
br11	516
br12	546
1BR1	1232
1BR2	857
1BR3	884
1BR4	839
1BR5	709
1BR6	631
BRI	2479
BRII	2339
BRIII	2399
brmain1	1405
brmain	1488

Line check	
a1	6490
a2	6465
a3	6470
a4	6423
a5	6405
a6	6422
a7	6349
a8	6275
a9	6184
a10	6181
a11	5932
a12	5863
a13	5709
b1	6443
b2	6414
b3	6418
b4	6371
b5	6348
b6	6363
b7	6294
b8	6219
b9	6141
b10	6152
b11	5894
b12	5832
b13	5725

Line check	
c1	6650
c2	6571
c3	6523
c4	6540
c5	6541
c6	6478
c7	6443
c8	6468
c9	6372
c10	6275
c11	6191
c12	6199
c13	5861
c14	5824
d1	6642
d2	6566
d3	6518
d4	6431
d5	6310
b1	7572
b2	7270
b3	7050
b4	7001
b5	6844
b6	6734
b7	6662
b8	6716
b9	6607
b10	6539
b11	6475
b12	6509

Leinenlängen ROOK2 MS

Leinenlängen ROOK2 MS

Certification specimens

para-test.com

Class: **B**

In accordance with EN standards 926-2:2013 & 926-1:2006: **PG_0916.2015**

Date of issue (DMY): **16. 06. 2015**

Manufacturer: **777 jadralna padala d.o.o.**

Model: **Rook 2 MS**

Serial number: **R02-MS-A-0011-27015**

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight (kg)	**100**	Range of speed system (cm)	**18**
Minimum weight in flight (kg)	**80**	Speed range using brakes (km/h)	**29**
Glider's weight (kg)	**5.6**	Range of trimmers (cm)	**0**
Number of risers	**3**	Total speed range with accessories (km/h)	**15**
Projected area (m2)	**21.9**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	evey 12 months or every 100 flying hours
Harness brand	**Supair**	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	**Altiplume L**	Person or company having presented the glider for testing: **Valic brothers**
Harness to risers distance (cm)	**44**	
Distance between risers (cm)	**44**	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	A	A	A	A	A	A	A	B	A	A	B	B	A	A	A	A	A	A	A	A	0	

Sicherheit und Verantwortung

Gleitschirmfliegen ist eine gefährliche und riskante Beschäftigung, bei der die Sicherheit von der ausübenden Person abhängt. Mit dem Kauf dieser Ausrüstung bist Du verantwortlich, nur als lizensierter Gleitschirmpilot zu fliegen, und Du akzeptierst alle Risiken, die das Gleitschirmfliegen beinhalten kann, inklusive schwerer Verletzung und Tod. Unsachgemäße Verwendung oder Missbrauch von Gleitschirmausrüstung erhöhen dieses Risiko in hohem Maße.

Der Entwickler, Hersteller, oder Groß- und Einzelhändler können und werden nicht Deine Sicherheit bei der Benutzung dieser Ausrüstung garantieren oder Verantwortung für Schäden, Verletzung oder Tod als Ergebnis der Nutzung dieser Ausrüstung übernehmen. Diese Ausrüstung sollte nur von qualifizierten und kompetenten Piloten oder Piloten unter Aufsicht qualifizierter Gleitschirm-Ausbilder benutzt werden. Du darfst diese Ausrüstung nicht verwenden, ohne eine entsprechende Ausbildung absolviert zu haben.

Du alleine, als qualifizierter und kompetenter Pilot musst die volle Verantwortung übernehmen, um sicherzustellen, dass Du die korrekte und sichere Nutzung und Wartung dieser Gleitschirmausrüstung verstehst, und dass Du sie ausschließlich zum Zweck, für den sie entwickelt wurde, verwendest und alle erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen vor und während der Nutzung triffst.

Garantie

Triple Seven Garantie:

Alle Triple Seven Produkte besitzen für den Zeitraum von 24 Monaten eine umfassende Garantie gegen Materialschäden, die nicht das Ergebnis normaler Abnutzung oder versehentlicher Beschädigungen sind.

Registrierungsinformation

Um sämtliche Triple Seven Wartungs- und Garantieleistungen vollständig nutzen zu können, musst Du Deinen Schirm auf unserer Website registrieren. Da wir einen guten Kundendienst bieten wollen, empfehlen wir, dies auch zu tun, selbst wenn Du Deinen Gleitschirm gebraucht gekauft hast.

Triple Seven Garantie- und Produktregistrierung:

http://www.777gliders.com/tripleseven/support

Mach mit

Als neuen Triple Seven Piloten, möchten wir Dich ermutigen, uns im Falle jeglicher technischer oder praktischer Aspekte bezüglich Ausrüstung oder Flugtechnik zu kontaktieren. Sende uns auch Deine Flugfotos, -videos oder gerne auch Postkarten. Wir würden gerne von Dir und Deinen aufregenden Abenteuern mit Deinem neuen ROOK hören! Schlussendlich, werde Teil unserer Facebook Community und teile die Leidenschaft. Viel Spaß!

Kontakt

Triple Seven Gliders

Firma: 777 jadralna padala d.o.o.

Anschrift: Ulica Ane Ziherlove 10

Postleitzahl / Stadt: 1000 Ljubljana

Land: Slovenia

Tel.: +386 40 777 313

Email: info@777gliders.com

Top 5 XC tips

1. Beherrsche Deine Ausrüstung und Flugtechnik. Steigen ist das Allerwichtigste! Übe es besonders in schwachen Bedingungen, und hab keine Angst vor dem Absaufen. Nimm Teil an Sicherheits- und Streckenflugtrainings und lerne, Deinen Schirm sicher über seinen gesamten Geschwindigkeitsbereich zu fliegen.

2. Beim Kreisen in schwacher Thermik erforsche sie auf der Suche nach besserem Steigen. Wenn Du einen starken Kern findest, drehe engere Kreise!

3. Kenn Dich aus mit der Theorie und probiere sie aus! Stelle Dir die Thermik vor, und wenn Du sie findest, schau nach unten und frage Dich ... Wo kommt sie her? Was war der Auslöser? Schau Dich um, schau Dich um, schau Dich um! Und zögere nicht, jedes Anzeichen von Glück beim Fliegen zu nutzen.

4. Plane Deinen Streckenflug zu Hause und lass Deiner Vorstellung freien Lauf. Auf diese Art hast Du am Startplatz eine Mission und wirst Dich nicht überrascht an der Wolkenbasis wiederfinden, ohne zu wissen, was als nächstes zu tun ist.

5. Flieg zusammen mit Freunden und hab Spaß! Teile aufregende Erfahrungen, stelle Fragen, und vergiss nie die erste Regel des Flugsports – habe immer einen alternative Option oder einen Plan B.

TRIPLE SEVEN